

Møte onsdag 19.08.2026

3 min v / Harald Bakke

HVORDAN UTVIKLE RINGSAKER KOMMUNE SOM SAMFUNN

I kveld fikk vi et innblikk i hvordan utviklingen, med særlig vekt på Ole Roger Strandbakke og hans rolle som samfunnsplanlegger i Ringsaker, og på hvordan kommunen over tid har forsøkt å gjøre statlige investeringer til en motor for lokal utvikling. Det er faktisk en ganske tydelig rød tråd fra arbeidet med E6 og InterCity på 2000-/2010-tallet til dagens Mjøssykehus-prosjekt.

Ringsaker – fra transportkommune til utviklingskommune

Ringsaker har gjennom flere tiår gått gjennom en betydelig omstilling. Kommunen har tradisjonelt vært sterk innen jord- og skogbruk, industri og produksjon, men har gradvis utviklet et bredere nærings- og samfunnsliv med handel, logistikk, tjenesteyting, boligbygging og mer urbaniserte sentra.

Det interessante er at Ringsaker ikke bare har betraktet statlige infrastrukturinvesteringer som noe som «kommer» til kommunen. Kommunen har i stor grad forsøkt å planlegge på forhånd for hva investeringene kan utløse.

Her har Ole R. Strandbakke vært en sentral fagperson. Allerede i 2014 presenterte han Ringsakers syn på hvorfor firefelts E6 og InterCity-jernbane var avgjørende for kommunens utvikling. Han pekte blant annet på at E6 ville ha betydning for befolkningsvekst, byutvikling, næringsutvikling og trafikksikkerhet, mens InterCity ville kunne gi befolkningsvekst, flere pendlere, byutvikling og bedre grunnlag for næringsvirksomhet.

Det er et viktig perspektiv: Infrastruktur ble betraktet som et utviklingsverktøy – ikke bare som transport.

Brumunddal – et konkret eksempel på strategien

Den kanskje tydeligste demonstrasjonen av denne tenkningen finner vi i Brumunddal.

Strandbakke beskriver selv at satsingen på byen går tilbake til rundt 2007. Kommunen tok først tak i de funksjonelle problemene – blant annet gjennom å flytte hovedtrafikken ut av sentrum – og kunne deretter bruke frigjort areal og offentlig investering til å bygge opp et mer attraktivt sentrum.

Utviklingen har vært omtrent:

E6 → mindre gjennomgangstrafikk → nytt sentrum → Mjøsparken/Mjøsfronten → bolig og næring → økt attraktivitet → flere private investeringer.

Dette er viktig fordi kommunen ikke forsøkte å konkurrere med større byer på størrelse. Man forsøkte i stedet å gjøre Brumunddal mer attraktivt å bo, arbeide, besøke og investere i.

Strandbakke har selv fremhevet at målet har vært å skape en attraktiv by både for tilreisende og fastboende, og at nærheten til naturen og Mjøsa er en del av denne strategien.

Mjøstårnet, utviklingen av Mjøsparken og transformasjonen av området mellom sentrum og

Mjøsa har senere blitt sterke symboler på denne utviklingen.

E6 ble brukt som utviklingsakse

En av Ringsakers store styrker er beliggenheten. Kommunen ligger mellom Hamar og Lillehammer, med E6 og jernbanen gjennom kommunen. Den strategiske næringsplanen for 2024–2035 slår derfor fast at kommunen skal posisjonere seg for bosetting, bedrifter og besøk, og at det er avgjørende å utnytte mulighetene som følger av E6, jernbane, ny Mjøsbru og Mjøssykehuset.

Det er også lagt til rette for store næringsarealer langs E6:

Nydal–Olrud har arealer for handel, næring og tjenesteyting.

Brumunddal har betydelige arealer for virksomheter med høy arbeidsplass tetthet.

Rudshøgda har fortsatt store næringsarealer.

Moelv skal utvikles som et nytt regionalt knutepunkt.

Dette viser en bevisst strategi:

Når staten bygger vei, må kommunen sørge for at arealer, sentrum, boliger, næringsområder og transportløsninger er klare til å ta imot veksten.

Det er nettopp forskjellen mellom å ha infrastruktur og å utnytte infrastruktur.

Jernbanen – ikke bare tog, men byutvikling

Det samme gjelder jernbanen. Ringsaker har arbeidet lenge med å få InterCity-utbyggingen videre nordover. I dag er målet fortsatt å utvikle jernbanen som en viktig del av kommunens framtidige transport- og næringsstruktur. Bane NOR arbeider med planlegging av strekningen Brumunddal–Moelv, med målsetting om dobbeltspor til Lillehammer.

Men kommunen ser på stasjonene som byutviklingsmotorer. I Brumunddal planlegges arealene mellom stasjonen og sentrum med kontorarbeidsplasser og annen virksomhet.

Tanken er at man skal kunne bo og arbeide nær stasjonen og pendle sørover mot Oslo/Hamar eller nordover mot Moelv og Lillehammer.

I Moelv er ambisjonen enda større. Her skal sykehus + E6 + jernbane + sentrum kobles sammen. Mjøssykehuset – den neste store testen

Det mest interessante nå er Mjøssykehuset.

Regjeringen besluttet i 2023 at det nye Mjøssykehuset skal ligge i Moelv. Kommunen har siden behandlet dette som langt mer enn et helseprosjekt. Ringsaker kommune beskriver selv sykehuset som en viktig vekstfaktor for Moelv og hele kommunen.

Sykehuset er planlagt med rundt 135 000 m² bygningsmasse, og ferdigstillelse er foreløpig ventet rundt 2032/33. Men det virkelig interessante er hvordan kommunen forsøker å koble sykehuset sammen med resten av samfunnsutviklingen.

Reguleringsplanen legger opp til:

direkte adkomst fra E6

kobling til Moelv sentrum

kobling til jernbanestasjonen

nye veier

gang- og sykkelforbindelser

nye næringsområder

boligutvikling

bymessig utvikling rundt stasjonen.

Dermed forsøker kommunen å få til en samlet utviklingspakke i stedet for et sykehus som blir liggende som en isolert institusjon utenfor byen.

RingsakerHub – å gå fra sykehus til næringsklynge

Det kanskje tydeligste tegnet på at Ringsaker har lært av tidligere utviklingsprosjekter, er RingsakerHub. I 2025 gjennomførte kommunen et eget næringsutviklingsprosjekt for å undersøke hva Mjøssykehuset kan bety for næringslivet. Resultatet ble blant annet en mulighetsstudie og masterplan for utvikling av næringsområdene på Rudshøgda og Pellerviken/Strand.

Her ligger en interessant tanke:

Et sykehus skaper ikke bare arbeidsplasser inne på sykehuset. Det skaper behov for:

leverandører

teknologi

forskning

utdanning

helse- og omsorgstjenester

eiendom

hotell og servering

transport

handel

rådgivning

bygg og anlegg

nye boliger.

Kommunens strategi er derfor å forsøke å få en del av denne verdiskapingen til å bli igjen i Ringsaker. Det er en naturlig videreføring av den strategien Strandbakke har jobbet med i mange år: å se på ringvirkningene av store investeringer, ikke bare selve investeringen.

«Knutepunkt-tenkningen»

Det er mulig å beskrive Ringsakers utviklingsstrategi med ett ord: knutepunkt.

Brumunddal utvikles som et knutepunkt mellom:

E6 + jernbane + sentrum + Mjøsa + næringsliv.

Moelv skal utvikles som:

E6 + ny Mjøsbru + jernbane + Mjøssykehuset + sentrum + næringsliv.

Dette er ikke tilfeldig.

Kommunens nyere planverk sier uttrykkelig at sykehus, E6, jernbane og annen infrastruktur må sees samlet, blant annet fordi dette vil få stor betydning for trafikkavvikling, næringsliv og byutvikling i Moelv.

Det planlegges blant annet forlengelse av Industrivegen, bedre forbindelse mellom E6 og sentrum og en sterkere kollektivløsning rundt Moelv stasjon.

Strandbakke som «den røde tråden»

Jeg ville likevel vært litt forsiktig med å fremstille dette som om Ole R. Strandbakke alene har skapt utviklingen. Det er et resultat av politiske vedtak, administrasjon, næringsliv, grunneiere, utbyggere, fylkeskommunen, staten og en rekke andre aktører.

Men kildene viser at Strandbakke har vært en langvarig faglig pådriver og premissgiver i dette

arbeidet.

Han har arbeidet med:

kommune- og arealplanlegging

E6

InterCity og jernbane

knutepunktutvikling

trafikksikkerhet

klimarisiko og infrastruktur

næringsutvikling

byutvikling.

Han var eksempelvis plan- og næringssjef i Ringsaker allerede i 2011, og han har vært involvert i jernbaneplanleggingen gjennom flere tiår.

I en presentasjon om E6 og InterCity fra 2014 var budskapet hans allerede svært tydelig: infrastruktur måtte brukes aktivt for å skape befolkningsvekst, byutvikling og næringsutvikling. Det er påfallende hvor godt denne tankegangen passer med kommunens strategi i 2026.

Fra «transportkorridor» til «samfunnskorridor»

Jeg synes derfor man kan oppsummere Ringsakers utvikling slik:

Ringsaker har gått fra å betrakte E6 og jernbanen som transportårer gjennom kommunen til å betrakte dem som utviklingsårer for hele samfunnet. Det er kanskje den viktigste forklaringen på utviklingen.

Staten investerer milliarder i vei, bane og sykehus. Kommunens oppgave blir da å stille spørsmålet:

Hva kan Ringsaker få ut av dette utover selve veien, jernbanen eller sykehuset?

Svaret har vært å bygge opp:

arbeidsplasser → boliger → sentrum → næringsområder → kollektivknutepunkter → attraktive bymiljøer → private investeringer → befolkningsvekst.

Brumunddal er allerede et godt eksempel på at denne modellen kan fungere. Moelv blir den store testen på om modellen kan gjentas i enda større skala.

Det mest interessante ved Ringsaker er derfor ikke bare at kommunen har fått store statlige investeringer. Mange kommuner får vei, jernbane eller offentlige bygg.

Forskjellen ligger i forberedelsene.

Ringsaker har over lang tid forsøkt å ligge foran:

Identifisere hvor den nasjonale infrastrukturen kommer.

Sikre arealer før markedet etterspør dem.

Planlegge bolig og næring rundt knutepunktene.

Koble infrastrukturen til sentrum og eksisterende bysamfunn.

Gjøre stedene attraktive – ikke bare tilgjengelige.

Få private investorer til å følge etter.

Bygge videre på ringvirkningene.

Det er nettopp denne tenkningen som gjør Mjøssykehuset så interessant. Kommunen prøver nå å gjøre 135 000 m² sykehusbygg til en katalysator for langt mer enn 135 000 m² bygg –

nemlig nye arbeidsplasser, næringsklynger, boliger, handel, transport, forskning og en ny bymessig rolle for Moelv.

Og der kan man se en ganske klar 20-årig kontinuitet i tankegangen til Ole R. Strandbakke: Først E6 og InterCity, deretter Brumunddal som utviklingsprosjekt, og nå koblingen mellom Mjøssykehuset, E6, Mjøsbrua og jernbanen i Moelv.

Kort sagt: Ringsaker har ikke bare forsøkt å få staten til å investere i kommunen – kommunen har forsøkt å være klar når staten først investerer.